

AVISOS

la única casa que los recibe para este diario es la de los señores
rue Lafayette núm. 36.

[illegible]

abiertos a la explotación en el mundo, Europa alberga 393.000 kilómetros; de ellos hay en Bulgaria 145.000, en Hungría 100.000, en Checoslovaquia 60.000 y en Rumanía 10.000. El progreso respectivo de la construcción de ferrocarriles ha sido casi igual en ambos continentes.

Hay es bastante evidente la red general de ferrocarriles en Europa. En el mundo, en cambio, la red es muy desigual, porque de las cinco partes que el planeta cubren, tres de ellas están ya casi totalmente cubiertas por vías férreas, y las dos restantes, que corresponden a América y a África, están muy escasamente cubiertas. En América, la red de ferrocarriles es bastante densa, pero en África, en cambio, es muy escasa. En América, la red de ferrocarriles es bastante densa, pero en África, en cambio, es muy escasa.

[illegible]

la vía más directa: esta distancia asciende a 3,14 kilómetros. Por el contrario, la vía inglesa por Asia Menor, la Persia, valle del Eufrates, ofrece grandes inconvenientes, como son la necesidad de pasar el Bósforo, la concurrencia marítima, hallarse más cerca de las costas y un trayecto

[illegible][illegible]

erencia va tras de su
igualmente; y Pissini,
algunos años de la
ante al de Fortuny y
se notan en el grado
de su trueno. En su
seguro típico sobre un
asas, pascales proli-
gas, y la historia que
Napoleon anunciando a
los franceses, se trueno
un modo que le haría
la simple vista, si no
fueron el primer
representados en
Las piratas de Egipto

Algunos creen que no existe remedio que aceptable por 300,000 francos, ofrecidos al premio de cinco millones de francos, de eficacia ni de aplicación general, haciera, ética y económica; pero lo cierto es que no debe cruzarse de brazos, teniendo como lección la experiencia de los países que se han dedicado a desarrollar la medicina, que se aplican con resultados más o menos eficaces.

[illegible][illegible][illegible]

convenientes para formar una estadística internacional de ferro-carriiles. El Congreso dedicó la cuarta sesión a esta cuestión jurídica y especial, importante para el comercio exterior, a saber: "establecimiento de una legislación internacional que regule el tránsito de una manera uniforme todos los transportes por ferro-carriiles, proyecto nuevo y poco conocido. Por último, la navegación fluvial y marítima han sido el tema más interesante de las sesiones quinta y sexta.

Figuraban en la mesa del Congreso los diputados Wilson y Lobanoff, de Lorasense, miembros del Instituto, el ingeniero Cotari, etc., entre los extranjeros estaban los señores Moncaen, director de los ferro-carriiles de Bélgica; Pouz, presidente del

En la primera sesión, Mr. Lerassier, por medio de una exposición general y rápida, refirió con claridad los resultados obtenidos, lo que se ha hecho hasta hoy, y lo que queda por hacer. A fines de 1876, el capital invertido en el establecimiento de las vías ferreas en todo el mundo, ascendió en ochenta y un mil millones de francos. Un estadístico ha calculado que la economía obtenida por medio de las vías ferreas en el transporte corresponde a la suma invertida en su construcción. En esta última época, la longitud de los caminos de hierro,

Hoy es bastante extensa la red general de ferrocarriles en el mundo; perodista mucho de ser completa, porque de las cinco partes de augei, solo dos

de desigualdad en distribución, pues su proporción se halla en razón inversa a la altura de los territorios, y en razón directa de la densidad de población.

Existen dos inmensos centros de población que viven casi absolutamente aislados de Europa, al menos por comunicación terrestre: el primero son accesibles por mar; éstos son la China y la India. Existe esta última su red propia de ferrocarriles, pero separadamente. Tráase, pues, de enlazar con Europa por medio de ferrocarriles aquellas fecundas y vastísimas regiones.

Sobre este punto versó el discurso de Mr. Colard, quien dio minuciosa cuenta de los proyectos de ferrocarriles transatlánticos que la India y el África Orientales. Existen dos proyectos preclusivos; la

moscovitas, para el Volga, debe llegar a la ciudad de Peshawar, frontera de la India inglesa. El proyecto ruso ha sido estudiado por el Cebotare general (inglés), y por los Sres. Lesseppe y Colandre, y de sus informes resulta con grandes ventajas para el proyecto inglés; pues a pesar de ser bien largo el trayecto de Oremburg a Peshawar, resulta siempre la vía mas directa, con distancia ascendiendo 6,370 kilómetros. Por el contrario, la vía inglesa, por Asia Menor, la Persia, valle del Eufrates, ofrece grandes inconvenientes, como son la necesidad de pasar el Bosforo, la concurrencia marítima, por la vía de Suez, y la de los puertos de la India.

sea el proyecto roto, Mr. Coleridge avisa la construcción de los 3,700 millones de francos de 365,000 toneladas por kilómetro, por la vía férrea que terminará en ocho años la duración de las obras; y agregando a los 800 millones de francos, precio total de la construcción, 150 millones en concepto de intereses del capital durante los ocho años de la construcción, eleva próximamente a mil millones de francos el costo total del ferrocarril central asiático.

Esto por el respecto a los gastos. En cuanto a los productos de dicha línea, Mr. Coleridge dice que serán muy abundantes. Reflexionó, dice, que anualmente atravesarían el Istmo de Suez 200,000 via-

Otro craso error del ingeniero Mr. Baum, vino a templar el entusiasmo producido por los cálculos optimistas de Monsieur Courat, presentando las dificultades, (acon virtuales) y dando origen a una mala concepción de esas obras. Desde luego calificó el proyecto de prematuro. Conociendo el atraso de los pueblos en cuyas manos para el dominio de esas grandes regiones, habrá seguridad en las cosas, en esas cosas, en ese mundo travieso? ¿Puede contarse con los recursos indispensables de agua y de carbón? ¿Habrá bastante calidad de mercancías que puedan soportar los gastos del transporte? El ejemplo del ferro-carril transcontinental de Nueva

M. Renaud, sin tener en cuenta que estos proyectos están patrocinados por el ilustre Lesseps, los calificó de quimericos. Igual apreciación hizo respecto a los ferrocarriles que se iban a construir, la posibilidad y aun la utilidad de un camino de hierro que vaya a enlazar la Argelia con San Luis del Senegal atravesando el desierto de Sahara. Pero este orador llevó su sistema a su consecuencia lógica: ¿cómo desdén los proyectos de vías férreas que, partiendo de las costas, penetran hasta la región de los lagos en el Africa Central. Oviólo que los grandes viajes

nir. Por último, Mr. Delbos llamó la atención del Congreso sobre un hecho trascendental de la América del Sur por el río de los Amazones.

(La Voz del Litoral de Madrid.)

La Filoxera

VARIOS REMEDIOS PROPUESTOS EN FRANCIA PARA COMBATIRLA

Con la autorización firme del señor Balbino Cortés, publica *La Iberia* un curioso artículo que trasladamos íntegro a nuestras columnas, por la importancia

quirodo asombroso desarrolló en nuestra vieja república y que hace pocos meses llegó a Prades, en la frontera de nuestra comarca catalana, he tenemos desgracia de mentar a un suceso 30 años atrás.

Mundo su dice que lleva destruidas más de 5.000 cepes. Lo sorprendente es que haya atravesado la Península de uno a otro extremo, ó la estensa costa del Mediterráneo, recorrandos por dónde y cuándo ha sido trasportado.

Algunos creen que no existe remedio que sea aceptable por completo, en caso si que no se ha otorgado al premio de 300.000 francos que el gobierno, ni reunido las condiciones suficientes

cruceros de brazos, leñados como tenemos la energía dentro del cuerpo, y el cuerpo se mueve al maulismo, que va su casa presa de las llamas y se conforma, diciendo que *estaba escrito*.

Preciso es curar el mal nacido el insecto dentro de la persona, que se produce, y he sacado los remedios sacramentalmente los remedios que se aplican con resultados más o menos eficaces.

Sumersion de la vida en agua y lavado—Este método lo propuso por M. Pato, que al agua y curar el mal es de difícil aplicación en nuestro país, donde escasea el agua.

El sul/hidrato de amoníaco, que desprende hi-

El petróleo sulfuro de carbono. — M. Vical mezcla ambas cosas, y por medio de un metro-insecto que es un tipo especie de barrena hueca, haca llegar al centro de la zona que se quiere desinfectar por medio de una solución de sulfuro de potasa.

— *Pes de hulla, residuos de la destilación del gas.* — M. Canor es el que preconiza estos hidrocarburos como sirvies para quemar y purificar.

Carbonatos de soda y potasa. — El emilitano M. Dumas propuso los sulfocarbonatos de potasio y de sodio, que introducidos en la tierra producen el hidrógeno sulfuro y el sulfuro de hidrógeno.

— *Según de la vid.* — En el 1892, en la sala de

abomina, natural era que para adquirir, en esa época, la calificación de la peste, se necesitara que una crecida dosis de azoe de fósforo, sales, etc.

Destacar y quemar las vias.—Como el celebre M. Dumas investigó contenidos venenosos inagotables para el tratamiento de la peste, el doctor de la peste, preservar las cepas de la plaga, tal vez conseguirá que no se aplique el mas radical de todos los remedios, que es *destruyr y quemar*, no solo las vias infectadas, sino las que tengan el peligro de poderlo estar.

Aplicaciones injeniosas de Robert.—Con este motivo especifico se han curado los vívidos de M. Prax-

[illegible]

